

## ⑫ 公開特許公報 (A)

平3-206314

⑤Int.Cl.<sup>5</sup>  
F 01 N 3/08識別記号  
B府内整理番号  
7910-3G

⑬公開 平成3年(1991)9月9日

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全5頁)

④発明の名称 ディーゼルエンジンのアンモニア脱硝システムにおける還元剤水溶液注入ノズル装置

②特 願 平2-2076

②出 願 平2(1990)1月8日

⑦発明者 宇野 昭維 大阪府大阪市北区茶屋町1番32号 ヤンマーディーゼル株式会社内

⑦出願人 ヤンマーディーゼル株式会社 大阪府大阪市北区茶屋町1番32号

⑦代理人 弁理士 大森 忠孝

## 明細書

## 1. 発明の名称

ディーゼルエンジンのアンモニア脱硝システムにおける還元剤水溶液注入ノズル装置

## 2. 特許請求の範囲

1. 排気管の内部に設置された加熱管と、前記加熱管の一端に還元剤水溶液を供給する還元剤水溶液通路と、この還元剤水溶液通路に設置された絞り弁と、前記還元剤水溶液通路に連通するアキュムレータと、前記加熱管内で気化した還元剤水溶液を前記排気管内に噴射するノズルとを設けたことを特徴とするディーゼルエンジンのアンモニア脱硝システムにおける還元剤水溶液注入ノズル装置。

## 3. 発明の詳細な説明

## (産業上の利用分野)

本発明は、ディーゼルエンジンのアンモニア脱硝システムにおいて、アンモニア水あるいは尿素水溶液等の還元剤水溶液を排気管内に注入する還元剤水溶液注入ノズル装置に関するものである。

## (従来の技術)

ディーゼルエンジンの排気ガスに含まれる窒素酸化物を除去するためのアンモニア脱硝システムとして、一般に、排気管内にアンモニア水を噴射して排気ガスに混入させ、さらに酸化チタン等からなる触媒を内蔵した触媒反応器を通過させることにより、アンモニアを還元剤として脱硝する方式が採用されている。

このようなアンモニア脱硝システムにおいては、アンモニア水の注入方式として、噴射ノズルにより排気管内にアンモニア水を注入する方式が採用されていた。

## (発明が解決しようとする課題)

上記従来の構成では、還元剤としてのアンモニアを排気ガス中に均一に分散させることができず、次のような不都合があった。すなわちアンモニアの分布が不均一であると、アンモニア混入量が窒素酸化物と反応する量よりも多い排気ガス領域では、未反応のアンモニアが触媒反応器から熱交換器や消音器等を経て大気中に放出され、アンモニ

ア混入量が少ない排気ガス領域では窒素酸化物の除去率が悪くなる。この結果全体としては、窒素酸化物の除去率が目標値に達せず、しかもアンモニアのリークにより触媒反応器よりも下流の熱交換器や消音器等が腐蝕したり性能低下を起こしたりする。

この問題を解決するために、排気管に複数の曲管部を設けたり、あるいは排気管内に複数の邪魔板を設置することによりアンモニアを均一に分散させることが提案されているが、このような方法ではアンモニアを充分に均一化することができなかった。しかも曲管部や邪魔板により排気抵抗が上昇し、エンジン性能が低下する。

またいざれにしても、アンモニア水の噴射時の脈動によりアンモニア水流量計が誤動作を起こしたり誤差が生じたりして、アンモニア水の注入量を適切に制御できなかった。

#### (課題を解決するための手段)

上記課題を解決するため、本発明のディーゼルエンジンのアンモニア脱硝システムにおける還元

剤水溶液注入ノズル装置は、排気管の内部に設置された加熱管と、前記加熱管の一端に還元剤水溶液を供給する還元剤水溶液通路と、この還元剤水溶液通路に設置された絞り弁と、前記還元剤水溶液通路に連通するアキュムレータと、前記加熱管内で気化した還元剤水溶液を前記排気管内に噴射するノズルとを設けたものである。

#### (作用)

還元剤水溶液は加熱管を通過する間に排気ガスの熱により加熱されて気化し、ノズルから噴射される。噴射による還元剤水溶液の脈動は、絞り弁とアキュムレータとにより吸収される。

#### (実施例)

以下、本発明の一実施例を第1図～第2図に基づいて説明する。

第2図は本発明の一実施例における還元剤水溶液注入ノズル装置付のアンモニア脱硝システムを備えたディーゼル発電機の概略全体構成図で、ディーゼル発電機1のディーゼルエンジン部分の排気管2には触媒反応器3が介装されており、排気

管2の触媒反応器3よりも若干上流側には還元剤水溶液注入ノズル装置としてのアンモニア水注入ノズル装置4が装着されている。アンモニア水注入ノズル装置4は配管5を介して例えば25%程度の濃度のアンモニア水を貯留するタンク6に接続されている。タンク6には、定量ポンプ7と圧力スイッチ8と流量計9と電磁弁10とが上流側から下流側にかけてこの順に介装されており、さらに定量ポンプ7よりも上流側に開閉弁11が介装されている。触媒反応器3の排気ガス流入口付近にはガス温度センサー12が介装されており、ディーゼル発電機1のディーゼルエンジン部分に燃料を供給する配管13には燃料流量計14が介装されている。排気管2の排気ガス流入口付近には酸素濃度分析計15と窒素酸化物計測器16とが介装されている。アンモニア水注入ノズル装置4に供給されるアンモニア水の量を制御するための制御盤18には、マイクロコンピュータ19とインバータ20と温度調節器21とが内蔵されており、ガス温度センサー12の出力端は温度調節器

21の入力端に電気的に接続されている。温度調節器21の出力端はマイクロコンピュータ19の入力端に電気的に接続されており、流量計9と燃料流量計14と酸素濃度分析計15と窒素酸化物計測器16との出力端はマイクロコンピュータ19の入力端に電気的に接続されている。マイクロコンピュータ19の出力端は電磁弁10およびインバータ20の入力端に電気的に接続されており、インバータ20の出力端は定量ポンプ7のモータ7aの入力端に電気的に接続されている。

すなわち、ガス温度センサー12による検出温度が例えば300℃程度の温度になると、温度調節器21が電磁弁10を開弁させ、アンモニア水注入ノズル装置4にアンモニア水が供給される。そしてマイクロコンピュータ19は、各種センサーからの検出信号を考慮しつつ、例えばエンジン負荷に応じて、インバータ20を介してモータ7aを制御し、定量ポンプ7によるアンモニア水の供給量を調節する。

第1図はアンモニア水注入ノズル装置4の断面

図で、排気管2に形成された孔2aの周囲に突設された接続フランジ2bには、アンモニア水注入ノズル装置4のケーシング24の接続部24aが図外の複数のボルト等により固定されており、接続部24aには排気管2内に配置された複数の加熱管25の一端部が固定されている。ケーシング24には配管5の終端部が接続されており、ケーシング24の内部には配管5と加熱管25とを連通させる還元剤水溶液通路としてのアンモニア水通路26が形成されている。さらにケーシング24には、アンモニア水通路26を絞る絞り弁の一例としてのニードルバルブ27と、内部に空気等の気体が充填されかつアンモニア水通路26に連通するアキュムレータ28とが取付けられている。加熱管25の他端部には箱体29が取付けられており、箱体29の内部は気化膨脹室30を構成している。気化膨脹室30は加熱管25を介してアンモニア水通路26に連通しており、箱体29は排気管2の断面のほぼ中心部に位置している。箱体29の排気ガス流れ方向と直交する2面のうち

下流側の面にはノズルの一例としての多孔ノズル31が取付けられており、多孔ノズル31の多数の噴射口32は気化膨脹室30と排気管2の内部とを連通させている。

次に動作を説明する。タンク6から配管5を通ってアンモニア水通路26に流入したアンモニア水は、アキュムレータ28で蓄圧され、ニードルバルブ27で絞られて、加熱管25に流入する。そして加熱管25を通過する間に、矢印A(第1図)方向に流れる例えば300～350℃程度の高温の排気ガスにより加熱され、アンモニアが気化してアンモニアガスになると共に、水の一部も気化して水蒸気になる。そして気化膨脹室30に流入することにより気化が進み、多孔ノズル31の絞りにより加圧されて、アンモニアガスと水蒸気と水とが噴射口32から矢印B(第1図)のように霧状に噴射される。

このように、多孔ノズル31から排気管2内に気化したアンモニアガスが噴射されるので、排気ガス中にアンモニアを充分均一に分散させること

ができる。したがって窒素酸化物を効率良く低減できると共に、アンモニアのリークによる触媒応器3よりも下流側の機器の腐蝕や性能低下を良好に防止できる。しかも従来装置のように複数の曲管部や邪魔板等を設ける必要がないので、排気抵抗の上昇がなく、エンジン性能の低下を生じることがない。またアンモニア水通路26をニードルバルブ27により絞ると共にアンモニア水通路26にアキュムレータ28を連通させたので、噴射によるアンモニア水の脈動を良好に低減でき、したがって流量計9の誤動作や誤差を防止できることから、アンモニア水の注入量を高精度に制御できる。特に1時間当たり0.5～3リットル程度の微少流量の制御が可能になる。また本実施例のように箱体29を設けて気化膨脹室30を構成すれば、アンモニア水の気化を促進できると共に気化膨脹室30が邪魔板としての機能を生じることから、アンモニアの分散を良好に均一化できる。また本実施例のように加熱管25を複数本設ければ、排気ガスの熱をアンモニア水に効率良く伝達でき、

アンモニア水の気化を良好に促進できる。

#### (別の実施例)

上記実施例においては、還元剤水溶液としてアンモニア水を用いたが、本発明はこのような構成に限定されるものではなく、アンモニア水の代わりに例えば尿素水溶液等の他の還元剤水溶液を用いてもよい。

また上記実施例においては、気化膨脹室30を構成する箱体29を設けたが、本発明はこのような構成に限定されるものではなく、アンモニア水の注入量が少ない場合は必ずしも箱体29を設ける必要はない。

また上記実施例においては、加熱管25を3本設けたが、本発明はこのような構成に限定されるものではなく、加熱管25の設置数は任意である。

また上記実施例においては、ディーゼル発電機1を構成するディーゼルエンジンにアンモニア水注入ノズル装置4を設けたが、本発明はこのような構成に限定されるものではなく、アンモニア水注入ノズル装置4は各種のディーゼルエンジンに

適用可能である。

(発明の効果)

以上説明したように本発明によれば、ノズルから排気管内に気化したアンモニアガス等の還元剤のガスが噴射されるので、排気ガス中にアンモニア等の還元剤を充分均一に分散させることができ。したがって窒素酸化物を効率良く低減できると共に、アンモニア等の還元剤のリークによる触媒反応器よりも下流側の機器の腐蝕や性能低下を良好に防止できる。しかも従来装置のように複数の曲管部や邪魔板等を設ける必要がないので、排気抵抗の上昇がなく、エンジン性能の低下を生じることがない。また還元剤水溶液通路を絞り弁により絞ると共に還元剤水溶液通路にアキュムレータを連通させたので、噴射による還元剤水溶液の脈動を良好に低減でき、したがって還元剤水溶液の流量を計測する流量計の誤動作や誤差を防止できることから、還元剤水溶液の注入量を高精度に制御できる。

4. 図面の簡単な説明

第1図は本発明の一実施例における還元剤水溶液注入ノズル装置の断面図、第2図は同還元剤水溶液注入ノズル装置付のアンモニア脱硝システムを備えたディーゼル発電機の概略全体構成図である。

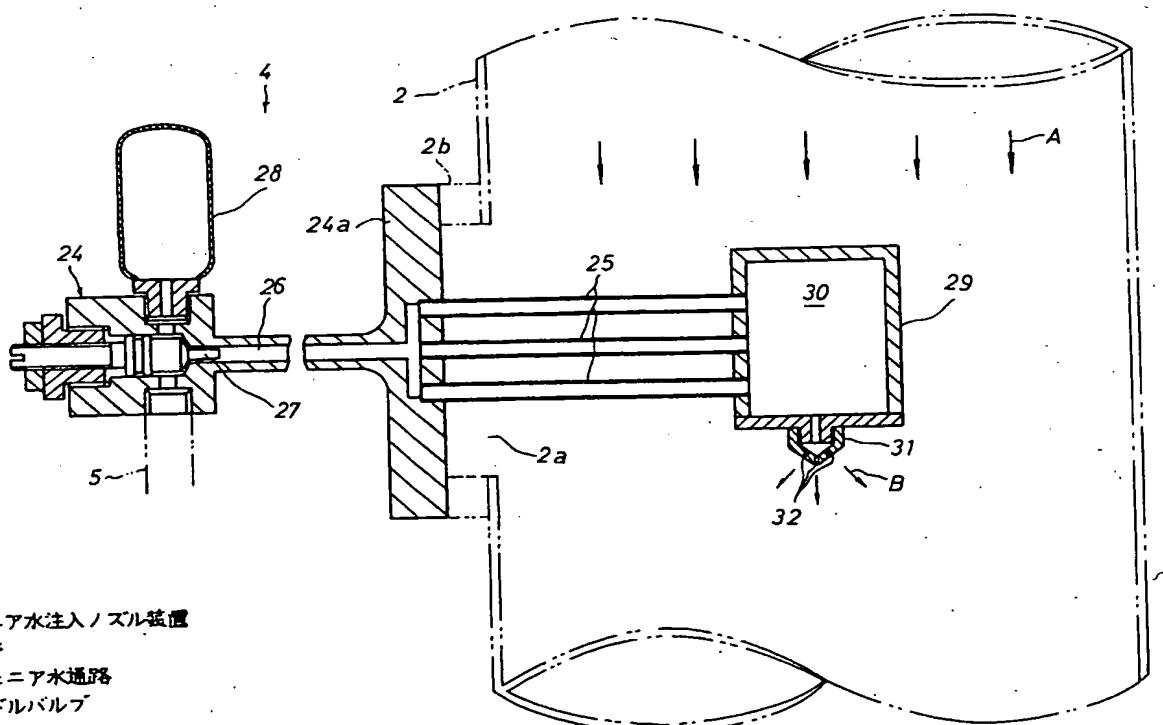
2…排気管、4…アンモニア水注入ノズル装置（還元剤水溶液注入ノズル装置）、25…加熱管、26…アンモニア水通路（還元剤水溶液通路）、27…ニードルバルブ（絞り弁）、28…アキュムレータ、31…多孔ノズル（ノズル）

特許出願人 ヤンマーディーゼル株式会社

代理人 弁理士 大森忠孝



第1図



- 2…排気管
- 4…アンモニア水注入ノズル装置
- 25…加熱管
- 26…アンモニア水通路
- 27…ニードルバルブ
- 28…アキュムレータ
- 31…多孔ノズル

第2図

